

# 3<sup>ème</sup> Rapport intermédiaire de la concertation continue

Liaison routière Fos-Salon

Concertation continue

Du 28 août 2023 au 14 décembre 2024

Jean-Michel Fourniau

Audrey Richard-Ferroudji

Date de remise du rapport : le 20 décembre 2024



# Sommaire

Synthèse	3
Le projet et le débat public	3
Les enseignements clefs de la concertation continue	3
Les recommandations des garantes	4
Préambule	5
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	5
La mission des garant-es	5
Fiche d'identité du projet	7
Maître d'ouvrage	7
Contexte du projet	7
Objectifs du projet selon le MO	7
Caractéristiques principales	7
Coût	7
Localisation du projet	8
Calendrier	9
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public	11
Actualités du projet et évolutions	13
Pas de nouvelle décision sur le projet	13
Maintien de la maîtrise d'ouvrage par l'État et renouvellement de l'équipe de la DREAL	13
Multiplication des projets industriels sur le territoire...	13
...et des lieux de concertations sur les enjeux des mobilités	14
Automne 2024 : Saisine de la CNDP pour un débat territorial et annonces sur l'explorations de financements innovants	15
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	16
Avis des garant-e.s sur le déroulement de la concertation	16
Modalités mises en œuvre	16
De riches échanges autour du partage des études	16
Mise en suspens de la concertation et information minimale depuis février 2024	17
Nouveau report de l'ouverture à un plus large public	18
Les arguments exprimés	18
Controverses sur les mesures et prévisions de trafic	18
Poursuite des questionnements sur l'opportunité du projet	19
Réaffirmation et actualisation des attentes sur l'intermodalité, sur les risques industriels, sur la santé et sur la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser)	19
L'enjeu du financement du projet et celle de la cohérence des politiques publique réaffirmés vis-à-vis des nouveaux projets industriels	20
Le rôle de la concertation pour le choix des variantes	21
Les suites de la concertation continue	22
Préconisations des garant-es sur la suite de la concertation continue	22
Réaffirmer le rôle et la place de la concertation continue parmi l'ensemble des lieux de concertation où le projet de liaison routière est abordé	22
Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes	23
Aller vers un plus large public	23

# Synthèse

## Le projet et le débat public

Le projet de liaison routière Fos–Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard.

Lors du débat public en 2020, débattre de l'opportunité du projet ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. Cet enjeu reste majeur dans la concertation continue.

Le débat public a également montré que le projet de liaison routière était une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. Élément de ce système, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement doit être organisée. Les enjeux sont renouvelés aujourd'hui avec les projets de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire.

## Les enseignements clefs de la concertation continue

Cette troisième année a vu la finalisation de la séquence 2 de la concertation continue, consacrée à l'examen des enjeux prioritaires pour la conception des variantes, avec des échanges riches autour du partage des études lors de 5 réunions publiques.

Depuis février 2024 la concertation est en suspens dans l'attente de décisions du comité des élus et de l'Etat sur le choix des variantes. Le projet reste discuté dans d'autres espaces de concertation sur le territoire (Lab' territorial, concertations sur les projets industriels) où la mobilité et plus spécifiquement les enjeux routiers sont réaffirmés comme des enjeux prioritaires par le public.

Les réunions de cette 3<sup>ème</sup> année ont vu principalement la participation de parties prenantes impliquées depuis le débat public. L'ouverture à un plus large public par une communication large et des modalités spécifiques a été une nouvelle fois reportée par le porteur de projet.

Cette 3<sup>ème</sup> année a permis la clarification de controverses sur les études et prévisions de trafic, sans répondre complètement aux fortes attentes du public de prise en compte de l'impact de l'ensemble de tous les nouveaux projets industriels. Le questionnement de l'opportunité s'est poursuivi et les attentes ont été réaffirmées visant la prise en compte de l'intermodalité, de la santé, des risques industriels mais aussi la vigilance sur les compensations et sur les modalités de financement. L'enjeu de cohérence des politiques publiques a été réaffirmé ainsi que la nécessité d'implication du public dans le débat du choix des variantes.

## Les recommandations des garantes

Le 7 juillet 2021, la CNDP recommandait de :	Avancées de la 3 <sup>ème</sup> année de concertation continue	Recommandation des garant-es à l'issue de la 3 <sup>ème</sup> année de concertation continue
<p><b>Replacer le projet de liaison routière dans le système territorial</b> (dont impacts cumulés des aménagements projetés ; compensations environnementales ; phasage du projet)</p>	<p>Renforcement des attentes sur la prise en compte de l'ensemble des projets industriels et sur les compensations environnementales.</p>	<p><b>Publier</b> dans le cadre de la concertation continue les études complémentaires disponibles, réalisées pour d'autres cadres (ERC Territoriale OAZIP, Lab' territorial, projets industriels).  <b>Publier une fiche sur les données et prévisions de trafic actualisées</b> tenant compte de l'ensemble des projets industriels.            Expliciter dans la séquence 3 les <b>scenarios envisagés pour le phasage</b>  <b>Mobiliser d'autres acteurs des mobilités</b> dans les temps de la concertation continue, pour répondre aux questions du public.</p>
<p><b>Réaffirmer la cohérence des politiques publiques</b> sur le territoire (dont multimodalité, santé, climat, biodiversité, artificialisation)</p>	<p>Réaffirmations et actualisation d'attentes dont sur l'intermodalité, sur les risques industriels, sur l'environnement et sur la santé</p>	<p><b>Soigner le traitement de tous les enjeux</b> dans les modalités de la séquence 3.  <b>Mobiliser d'autres services de l'Etat</b> (ARS, Service biodiversité de la DREAL) dans les temps de la concertation continue, pour répondre aux questions du public.  <b>Clarifier et informer le public de qui décide de quoi</b> (rôles du Ministère, de la DREAL, du comité des élus et des collectivités territoriales).</p>
<p>Préciser les <b>modalités de financement</b> dont la mise en place de solutions innovantes pour un financement efficace et équitable</p>	<p>Suspension de la concertation continue en février 2024 dans l'attente des résultats d'études complémentaires en cours sur le sujet.            Attentes du public réitérées, y compris lors des concertations sur les projets industriels</p>	<p>Expliciter dans la séquence 3 les <b>coûts prévisionnels des différentes variantes</b>, mais aussi les scenarios envisagés pour le phasage, cela en amont du partage des propositions sur les <b>montages financiers possibles</b> qui devraient être présentés.</p>
<p>Aller vers un <b>large public</b> dont mobiliser les <b>jeunes publics</b></p>	<p>Non mis en œuvre</p>	<p>Communiquer et impliquer un large public lors de la séquence 3 de choix des variantes, en <b>variant les formats de participation pour aller vers d'autres publics</b>.</p>
<p>Doter la concertation d'un <b>calendrier propre</b>, qui contribue à définir le rythme des études et non l'inverse.</p>	<p>La séquence 2 a vu une articulation riche entre concertation et études. Le report de la séquence 3 sur le choix des variantes, réduit cependant la concertation à une consultation du public sur les études d'opportunité</p>	<p>Développer des <b>supports spécifiques</b> pour la séquence 3 pour permettre au public de <b>comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie opérée entre eux par les élus</b> pour le choix des orientations des variantes préférentielles <b>et d'en discuter</b>.  <b>Rendre compte de la manière dont la DREAL a intégré les retours du public</b>, exprimés dans la séquence 2, sur les différents critères ou sur les variantes ajoutées.</p>
<p><b>Préciser l'interaction avec les concertations parallèles telles que le comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire</b></p>	<p>Enjeu a été renforcé avec la mise en suspens de la concertation continue, d'autant que la question des mobilités est également abordée dans d'autres cadres (Lab' territorial, autres concertations du territoire portant sur les projets industriels). Enjeu identifié pour le prochain débat territorial.</p>	<p>Au-delà de la vigilance nécessaire dans l'organisation pour éviter des conflits d'agenda et une fatigue des participants, il s'agira avant tout de redéfinir le rôle spécifique de la concertation continue et son <b>articulation avec le débat territorial</b> et avec l'ensemble des concertations sur le territoire où le projet de liaison routière et plus largement les mobilités et la cohérence des politiques publiques sont abordés (relai d'informations et tenue potentielle d'évènements communs).</p>

## Préambule

### Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

À la suite du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon, mené du 1<sup>er</sup> septembre 2020 au 31 janvier 2021, le ministère de la transition écologique et le ministère des transports ont décidé de poursuivre le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji de les garantir dans cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les garant-es ont publié le 10 septembre 2022 leur rapport sur la première séquence de la concertation continue, couvrant la période de juillet 2021 à juillet 2022, et consacrée à l'examen des premiers éléments des études d'opportunité de phase 2, sur chacune des thématiques structurant la concertation continue : Milieux naturels, agriculture/nappe de Crau, séquence ERC territorialisée, climat, Air-Santé, déplacements et services et cadre de vie paysage et insertion urbaine. Les garant-es ont publié le 13 novembre 2023 le deuxième rapport annuel, couvrant la période d'août 2022 à septembre 2023, soit la première phase de la séquence 2 de la concertation continue, dédiée à la conception des variantes et au recueil des observations du publics sur les enjeux prioritaires sur chacune des thématiques de la concertation continue. Le présent rapport couvre la période d'octobre 2023 à décembre 2024, soit la deuxième phase de la séquence 2 et la préparation de la séquence 3 de la concertation continue.

La troisième séquence dédiée à la présentation de la comparaison des variantes de tracé a été reportée à plusieurs reprises, son démarrage nécessitant que l'État, maître d'ouvrage retienne une variante préférentielle, ce qu'il fait en accord avec les élus du territoire. Le comité des élus s'est réuni, après plusieurs reports, le 16 septembre 2024. Cependant, la séquence 3 a été différée par l'État, dans l'attente d'un certain nombre de précisions sur les variantes, en particulier sur leurs modalités de financement. Le démarrage de la séquence 3 de la concertation continue n'est à ce jour pas fixé.

Le présent rapport annuel des garants rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations des garant-es pour la suite de la concertation continue.

- 10 avril 2019 : La CNDP est saisie par le ministère des transports ;
- 1er septembre 2020- 31 janvier 2021 : Débat public mené par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) présidée par Jean-Michel Fourniau ;
- 31 mars 2021 : Publication du bilan du débat public et du compte-rendu de la CPDP ;
- 29 juin 2021 : Publication de la décision ministérielle sur la poursuite du projet routier Fos-Salon ;
- 7 Juillet 2021 : Avis de la CNDP sur la décision ministérielle et nomination des garant-e.s de la concertation continue sur le projet routier Fos-Salon, Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji ;
- 1er mars 2022 : Réunion publique de lancement de la concertation continue par le maître d'ouvrage, démarrant par une première séquence de connaissance partagée ;
- 10 septembre 2022 : Publication du premier rapport intermédiaire de la concertation continue ;
- 28 février 2023 : Réunion publique démarrant la deuxième séquence de la concertation continue par le maître d'ouvrage, consacrée au recueil des enjeux prioritaires pour la conception des variantes ;
- 13 novembre 2023 : Publication du deuxième rapport intermédiaire de la concertation continue ;
- 8 janvier 2025 : Publication du troisième rapport intermédiaire de la concertation continue.

### La mission des garant-es

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Afin de le garantir, la CNDP désigne une ou des personnes neutres vis-à-vis du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.). Elles garantissent que les démarches de concertation mises en place par le porteur de projet sont de nature à assurer la bonne information et la participation du public. Tout au long de sa mission, les garant-es font attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à ce que le maître d'ouvrage

traite de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et inclut tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garant-es s'assurent que :

- les recommandations de la CNDP et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Les garant-es ont reçu le 8 juillet 2021 une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

# Fiche d'identité du projet

## Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur), maître d'ouvrage de l'opération au niveau local sous l'autorité du préfet de région, coordinateur des itinéraires routiers.

## Contexte du projet

Le projet de liaison routière Fos–Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard.

Lors du débat public en 2020, débattre de l'opportunité du projet ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. Cet enjeu reste majeur dans la concertation continue.

Le débat public a également montré que le projet de liaison routière était une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. Élément de ce système, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement doit être organisée. Les enjeux sont renouvelés aujourd'hui avec les projets de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire.

## Objectifs du projet selon le MO

Le projet de liaison Fos-Salon, a vocation selon le maître d'ouvrage à :

- « Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence, en offrant une desserte de tous les "pôles générateurs de déplacements" via de nombreux échangeurs ;
- Développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme en proposant des points de connexions avec les différents transports en commun ;
- Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) et accompagner le développement de la ZIP (Zone Industrialo-Portuaire) en leur assurant une desserte performante (depuis le nord via l'A54, depuis l'est via l'A55) et en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur ;
- Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement. »

(source : site du projet par le Maitre d'ouvrage <https://www.liaison-fos-salon.com/> - octobre 2024)

## Caractéristiques principales

Le projet concerne une infrastructure d'environ 25 km reliant le grand port maritime et la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'autoroute A54 et améliorant le contournement de Fos-sur-Mer depuis l'autoroute A55.

## Coût

Le montant de l'opération était estimé en 2021 entre 272 et 500 M€ TTC (aux conditions économiques de 2015), selon les variantes qui seront retenues.

## Localisation du projet

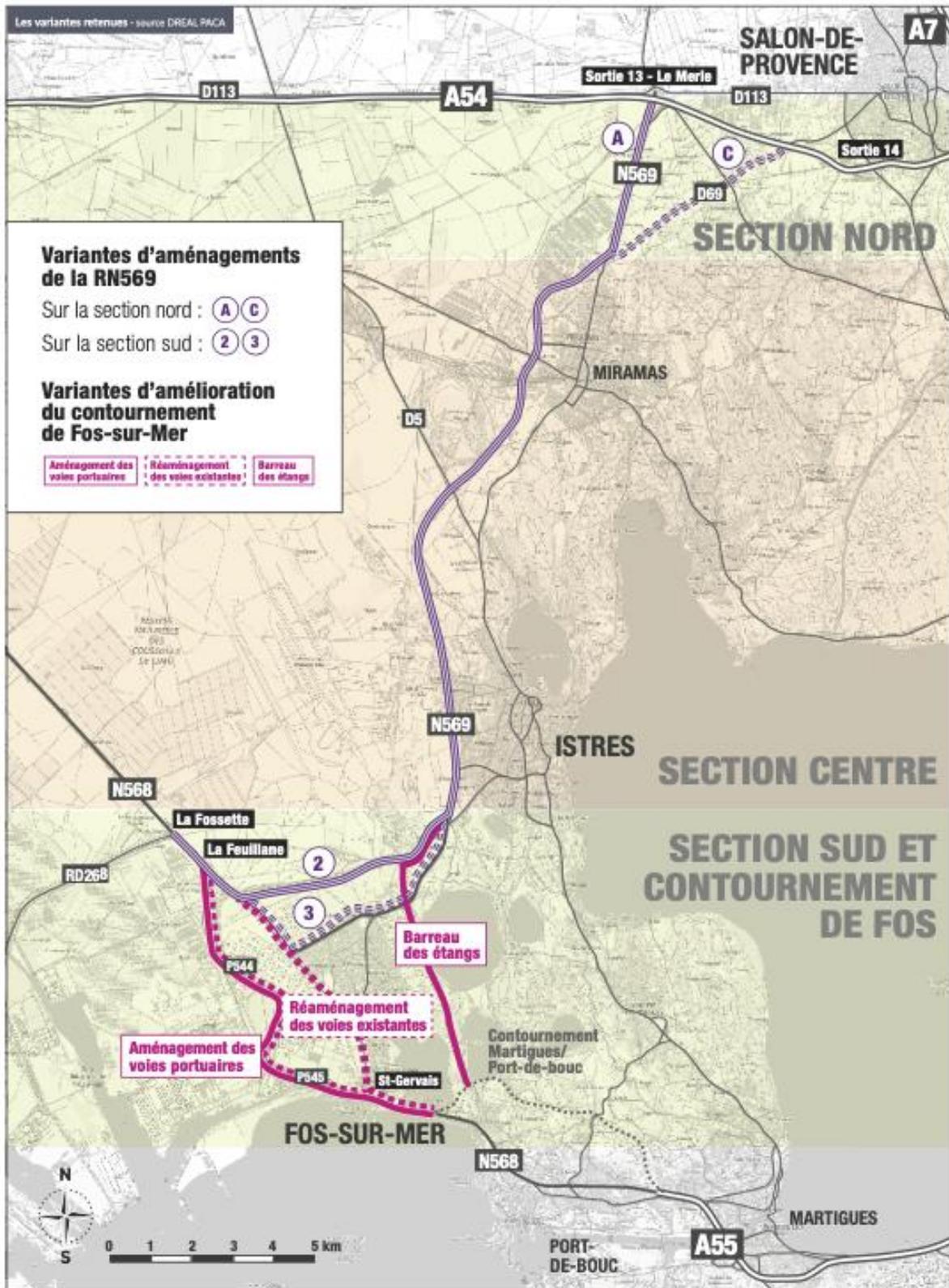


Figure 1 : Carte de localisation du projet suite au débat public (Source : Maître d'ouvrage)

## Calendrier

Le calendrier du projet et celui de la concertation ont connu un premier décalage d'un an entre les deux premiers rapports annuels des garant-es. Ils ont de nouveau glissé d'un an depuis notre dernier rapport intermédiaire (novembre 2023), qui présentait le calendrier ci-dessous.

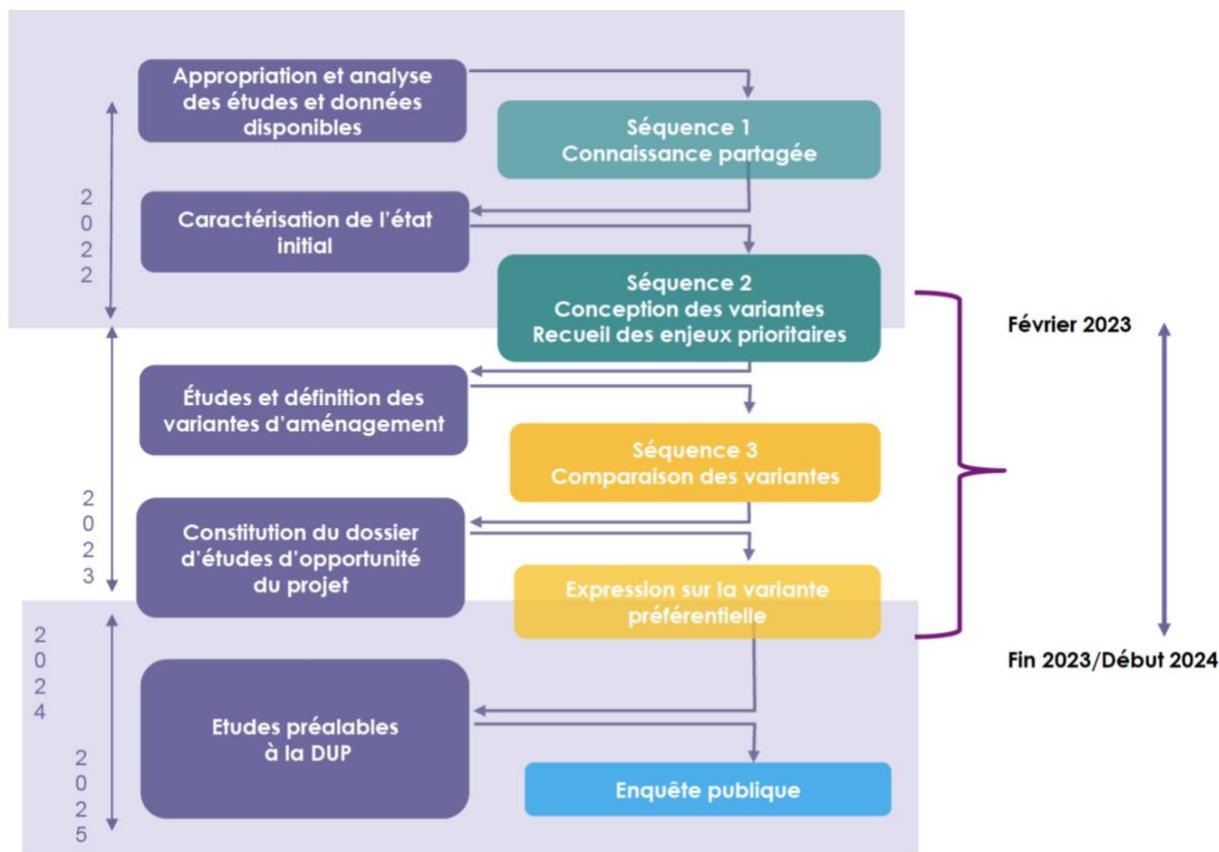


Figure 2 : Calendrier de la concertation actualisé - Source : document de travail du maître d'ouvrage du 27 juillet 2023

Le comité des élus prévu initialement fin mai 2024, après la fin de la séquence 2 de la concertation continue en janvier, pour retenir les orientations pour le choix d'une variante préférentielle, ne s'est finalement réuni que le 16 septembre, et l'ouverture de la séquence 3 de la concertation continue y a été reportée. Outre les études complémentaires nécessaires à son ouverture, la question est posée de l'articulation de la concertation continue avec le débat territorial sur la zone Fos-Berre, décidé par la CNDP le 11 décembre 2024 suite à sa saisine, en date du 5 décembre 2024, par les préfets des Bouches-du-Rhône, du Gard et des Alpes-de-Haute-Provence.

Le calendrier prévisionnel de la séquence 3 de « présentation et de comparaison des variantes approfondies » est détaillé par le maître d'ouvrage en trois phases (voir le schéma ci-dessous (Figure 3), présenté sur le site du projet) :

- Une phase d'information grand public en vue de la comparaison des variantes, initialement prévue en mars-avril 2024, avant la réunion du comité des élus initialement prévue fin mai ;
- Une phase de « **Présentation et comparaison des variantes** » devait se tenir de mars à juin 2024, et
- Une phase de « **Comparaison technique des variantes pour le choix des variantes préférentielles** » de juin à septembre 2024, pour se clore par une grande réunion publique en septembre 2024, après le comité des élus ayant procédé au choix de la variante préférentielle devant faire l'objet des études détaillées préalables à l'enquête d'utilité publique prévue en 2025.

La phase de préparation de la comparaison doit comprendre les réunions publiques des 3 groupes de travail géographiques Nord, Centre, Sud où seront présentées les variantes et discutées leur comparaison.

La phase de comparaison doit comprendre une réunion publique en présentiel et une à distance pour la présentation de la comparaison technique des variantes et des modalités de contributions écrites et numériques sur le choix des variantes, des permanences du maître d'ouvrage pour recueillir les observations du public sur les variantes, ainsi que la réunion d'un groupe de travail technique sur le suivi Intermodal commune avec le Comité de suivi Intermodal mis en place à la suite du débat public.

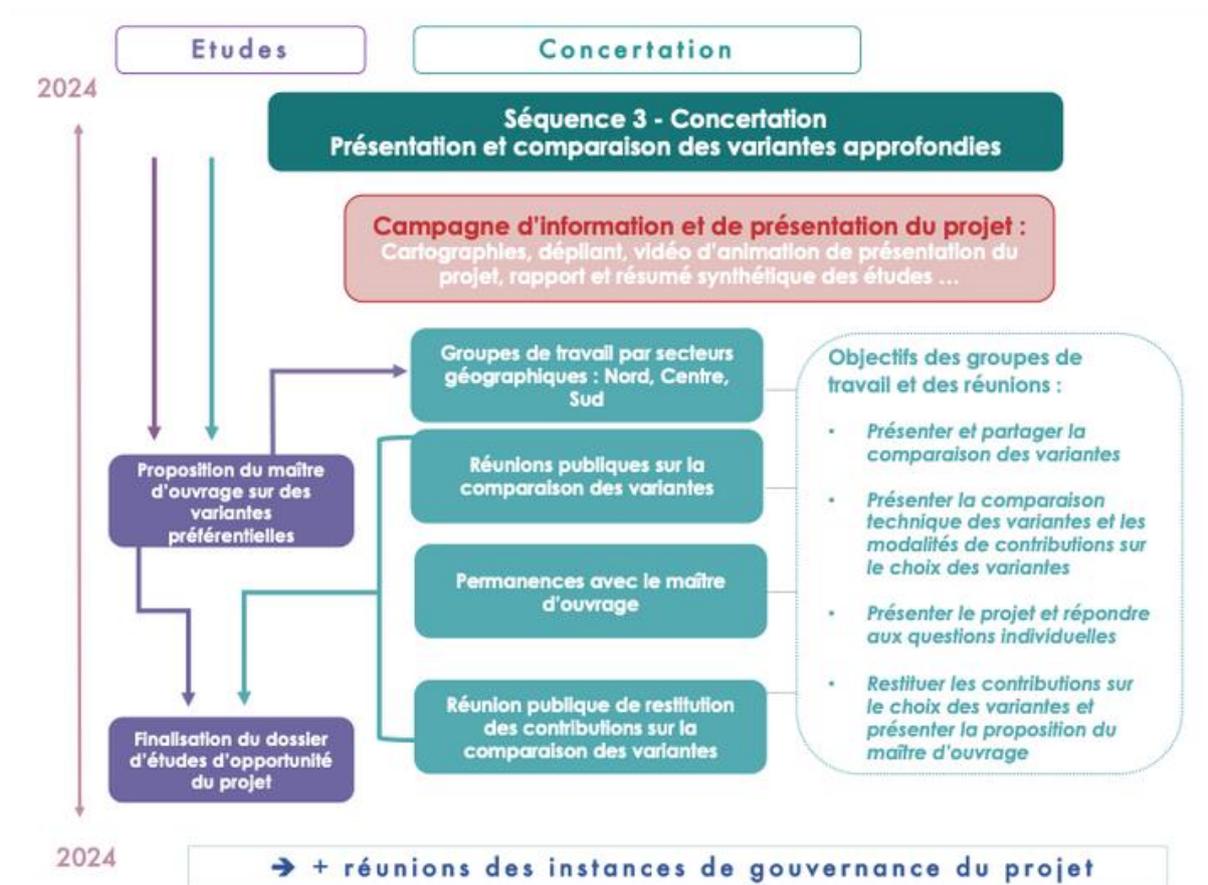


Figure 3 : Calendrier de la concertation présenté sur le site de la concertation (<https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier-de-concertation>) depuis la fin du printemps 2024.

Le lancement de la séquence 3 de la concertation continue, qui doit être consacrée à la présentation détaillée et à la comparaison approfondie des variantes, a été reporté par l'État. Son démarrage n'est pas encore fixé. Le schéma ci-dessus est donc obsolète, mais aucun nouveau calendrier n'a encore été ni présenté ni arrêté.

## Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public

A l'issue du débat public, la CNDP, dans son avis du 7 juillet 2021<sup>1</sup>, s'était félicité de ce que la décision ministérielle en date du 29 juin 2021<sup>2</sup> prenne en considération de manière détaillée l'expression du public au cours du débat ainsi que les recommandations la synthétisant formulées par la commission particulière du débat public dans son compte rendu<sup>3</sup>. **Le projet de liaison routière Fos-Salon est ressorti du débat fortement amendé**, ce qui a montré l'utilité du débat public pour mieux répondre aux besoins et aspirations des habitants et du territoire.

La commission avait noté avec satisfaction l'**attention de la décision aux enjeux de multimodalité** pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et de transport des marchandises sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, et aux enjeux de cohérence des politiques publiques sur ce territoire visant à l'amélioration de la santé des habitants, à la préservation de l'environnement et du climat, des ressources en eau et de l'agriculture. La *Note de juillet 2021 sur la poursuite du projet à l'issue du débat public*<sup>4</sup> qui accompagnait la décision ministérielle, apportait des précisions utiles sur l'organisation et le calendrier de la concertation.

### Points d'alerte pour la concertation continue

En juillet 2021, la commission avait cependant alerté le maître d'ouvrage sur deux orientations, parmi les recommandations faites par la CPDP, qui ne trouvaient pas suffisamment d'écho dans la décision :

- Le « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire » créé pour s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire doit adopter une approche replaçant le projet de liaison routière dans le **système territorial** dans son ensemble. À ce titre, il doit pouvoir prendre en compte les **impacts cumulés** des multiples aménagements projetés sur le territoire (nouveaux lotissements, équipements ou emprises industrielles ou logistiques) et dont la liaison facilitera l'installation. Le débat a attiré l'attention sur les **limites des compensations** possibles à l'artificialisation des sols dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, qui rendent la question du cumul des impacts particulièrement sensible et demandent une réponse globale à l'échelle du territoire.
- Le respect de la **cohérence des politiques publiques sur le territoire** implique de conduire les études d'opportunité de phase 2 en anticipant l'évolution rapide d'ici 2030, et à l'horizon 2050, que connaîtront leurs cadres réglementaires. La nécessité d'une approche prospective concerne particulièrement les politiques de lutte contre la pollution de l'air, les politiques sanitaires, l'artificialisation des sols, le respect de la biodiversité et les engagements climatiques, politiques sur lesquelles la France et le territoire de la métropole Aix-Marseille accusent des retards importants.

### Points de vigilance pour la concertation continue

La commission avait relevé la prise en compte, par la décision ministérielle et la *Note de juillet 2021*, de l'importance des enjeux touchant 3 sujets : les modalités de financement à définir, les études à mener et à la participation des jeunes à organiser dans le cadre de la poursuite du projet. Elle soulignait cependant que :

- La **mobilisation des publics jeunes**, dont le débat a montré qu'ils n'adhéraient pas spontanément au projet, suppose la mise en place de dispositions spécifiques, par exemple un travail avec les lycées, les étudiants, les jeunes salariés ou sans emploi du territoire. C'est un enjeu majeur de la participation dans la phase d'élaboration des choix qui seront soumis à l'enquête d'utilité publique.

<sup>1</sup> [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Avis\\_2021\\_91\\_Fos\\_Salon\\_11.pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Avis_2021_91_Fos_Salon_11.pdf).

<sup>2</sup> <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D%C3%A9cision%20MO%20Fos%20Salon.pdf>.

<sup>3</sup> <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Tableau%20de%20suivi%20reditionnel%20-%20D%C3%A9bat%20Fos-Salon-1-ARF.pdf>.

<sup>4</sup> <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D2cision%20MO%20Fos%20Salon%20note%20compl%C3%A9mentaire.pdf>.

- La décision ayant retenu un financement public du projet (sauf éventuellement pour la section Nord qui pourrait être adossée à la concession actuelle d'ASF), il apparaît particulièrement nécessaire, comme l'a souligné le débat, que l'État se concerte avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favorise la mise en place de **solutions innovantes pour un financement efficace et équitable**.
- Pour que les études d'opportunité de phase 2 remplissent les objectifs mentionnés ci-dessus (vérification de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, prise en compte des spécificités des mobilités des jeunes, cumul des impacts, démarche ERC avec les limites de la compensation possible sur le territoire, solutions innovantes de financement, évaluations socio-économiques...), la poursuite du projet et la conduite de la concertation nécessitent de **mettre en place les moyens humains et financiers adéquats**.

La commission tenait également à souligner différents points sur lesquels les garant-es seraient particulièrement vigilants.

Certains points portent sur l'avancement du projet dont **le phasage de la réalisation ne doit pas conduire à son « saucissonnage »** comme la crainte en a été formulée dans le débat :

- La décision ministérielle acte un phasage de la réalisation du projet de liaison routière Fos-Salon, en fonction notamment de la fluidité du trafic et de l'accompagnement des projets du territoire. **Ce phasage ne doit pas faire perdre de vue le projet d'ensemble** consistant dans le réaménagement de la RN569 entre Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 et l'amélioration du « contournement » de Fos-sur-Mer. L'évaluation de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire ne peut en effet se faire qu'à une échelle plus large et à minima celle du territoire de l'étang de Berre.
- Dans cet objectif, le calendrier des études et de la concertation spécifiques sur l'amélioration du « contournement » de Fos et son articulation avec l'ensemble du processus devaient être rapidement précisés pour conserver l'approche coordonnée de la poursuite du projet de liaison routière Fos-Salon.

### Points de précision attendus sur la concertation

La commission avait pris acte de la volonté du maître d'ouvrage de présenter aux garant.es nommés par la CNDP les modalités de la concertation continue pour en affiner le contenu, avant sa validation par le comité de pilotage du projet. Quelques points de vigilance portant sur la conduite de la concertation avaient été relevés :

- La poursuite de la concertation impliquait de la doter d'un calendrier propre, à même d'en maintenir la dynamique recherchée pour vérifier l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, plutôt que celui-ci soit dicté par le seul avancement des études du projet routier. **La conduite de la concertation doit contribuer à définir le rythme des études et non l'inverse**. Cette recommandation a été renouvelée à la fin de la première année.
- **Le rôle du « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire », sa composition, son articulation avec le comité de pilotage du projet**, devaient être rapidement précisés. Il convenait en particulier que les concertations sur la gare de triage de Miramas et les terminaux multimodaux, évoquées à l'article 8 de la décision ministérielle dans le cadre de ce comité de suivi, soient effectivement coordonnées avec la démarche de concertation sur le projet de liaison routière, pour que ce comité puisse s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire.

A l'issue de la deuxième année de concertation continue, les garants ont formulé 3 préconisations pour la troisième année :

- **Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes,**
- **Aller vers un plus large public,**
- **Préciser l'interaction entre les différentes instances de la concertation et les concertations parallèles.**

## Actualités du projet et évolutions

### Pas de nouvelle décision sur le projet

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de janvier 2023 décalait le démarrage des travaux de la liaison routière Fos-Salon, tous les scénarios envisagés annonçant qu'il n'y aurait pas de financement pour ces travaux avant le CPER 2028-2032 (voir la 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire des garant-es, p. 14). Aucune nouvelle décision n'a été prise depuis concernant le projet. La réintégration de la variante 1 dans les études n'a pas fait l'objet d'une décision formelle.

La troisième année de la concertation continue a été dédiée à la conception des variantes et au recueil des enjeux prioritaires via des études et les temps de la concertation. Cette dernière s'est réduite à la période novembre 2023-janvier 2024 qui achevait ainsi la séquence 2 de la concertation. Le démarrage de la séquence 3 de la concertation continue, qui doit être dédiée à la comparaison des variantes, a été reporté du fait d'**événements extérieurs au projet**. Le **glissement du calendrier des études et de la concertation** (dont l'évolution a été rappelée ci-dessus) résulte en particulier de **la nécessité d'actualiser les scénarios de trafic pour tenir compte des projets de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos**, lauréate de l'appel à projets « Zones industrielles bas carbone » (ZIBAC) en janvier 2023, puis de la récente mise à l'étude de **nouveaux scénarios de financement** du projet.

L'enquête d'utilité publique sur la liaison routière Fos-Salon est maintenant prévue fin 2025 et non plus courant 2024 comme dans le calendrier initial de la concertation continue.

Cette section précise les différents événements extérieurs de manière chronologique, leurs impacts sur le projet et sur le calendrier des études et de la concertation.

### Maintien de la maîtrise d'ouvrage par l'État et renouvellement de l'équipe de la DREAL

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, décentralisation, déconcentration et la simplification de l'action publique locale (« loi 3DS ») a prévu le **possible transfert des routes nationales non concédées aux départements**. Par délibération du 24 juin 2022, le département des Bouches-du-Rhône s'était positionné pour reprendre, à partir de 2024, l'exploitation et le développement des routes nationales, dont la RN569 et la RN568 supports de la liaison routière Fos-Salon (JO du 8 janvier 2023). Cette annonce faite lors des réunions publiques du premier semestre 2023 avait suscité des interrogations sur le transfert concomitant au département des Bouches-du-Rhône de la maîtrise d'ouvrage du projet assurée jusque-là par la DREAL. Des craintes ont été exprimées qu'un changement de l'équipe de maîtrise d'ouvrage juste avant le lancement de l'enquête d'utilité publique (alors encore prévue courant 2024) conduisent à son report de plusieurs mois et à des retards dans l'avancement du projet. Des interrogations ont également été soulevées sur les conséquences en termes de financement. Suite aux discussions entre l'État et le département des Bouches-du-Rhône, la DREAL a annoncé lors de la réunion du groupe de travail du 16 mai 2023 qu'elle resterait responsable des études du projet de liaison routière Fos-Salon jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

De manière notable, cependant, **l'équipe de maîtrise d'ouvrage routière de la DREAL a été totalement renouvelée**, suite aux mutations des agents. Cette troisième année de la concertation continue a donc été organisée par une nouvelle équipe de suivi du projet.

### Multiplication des projets industriels sur le territoire...

Saisie indépendamment et à quelques semaines d'intervalle au printemps 2023 par trois projets industriels d'envergure, Carbon<sup>5</sup>, H2V-Fos<sup>6</sup> et GravitHy<sup>7</sup>, inconnus au moment du débat public, la CNDP a décidé l'organisation d'une concertation préalable pour chacun d'eux. Plusieurs mois après, la CNDP

<sup>5</sup> <https://www.debatpublic.fr/projet-carbon-de-qiga-usine-de-panneaux-photovoltaiques-fos-sur-mer-4222>.

<sup>6</sup> <https://www.debatpublic.fr/usine-de-production-dhydrogene-bas-carbone-et-de-e-methanol-fos-sur-mer-et-son-raccordement-4334>.

<sup>7</sup> <https://www.debatpublic.fr/decarbonation-des-acieries-sur-la-zone-industrielle-du-port-de-fos-sur-mer-gravity-4335>.

a été saisie successivement de 3 autres nouveaux projets, DEOS<sup>8</sup>, Medhyterra<sup>9</sup> et Néocarb<sup>10</sup> pour lesquels elle a également décidé l'organisation d'une concertation. Ces six projets sont localisés sur le même site du Caban-Tonkin dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-mer. La CNDP a en outre été saisie par le projet Hyvence dont la concertation a été conduite début 2024<sup>11</sup>.

**S'ils se réalisent, ces projets auront des impacts communs qui se cumuleront, dont l'impact sur le trafic routier** (déplacements et transports pour les travaux puis personnel se rendant au travail et entrées/sorties de marchandises). Ces impacts cumulés ne sont pas de la responsabilité individuelle de chaque porteur de projet, mais ce sont eux qui auront des conséquences sur la vie des personnes vivant à proximité et sur l'environnement. Les problèmes de mobilités ont ainsi été largement abordés dans ces différentes concertations préalables et continues. Les garantes de la concertation sur le projet Medhyterra soulignent dans leur bilan, publié le 24/12/24 : « En matière de transport, les enjeux routiers liés au projet sont apparus minimisés par le recours au fret, mais la situation actuelle du trafic routier dans la région étant tellement saturée que la question des enjeux routiers a été posée de manière récurrente » (p.4)<sup>12</sup>. Les garants de la concertation continue sur le projet Carbon indiquent dans leur rapport final en octobre 2024 : « **La question en suspens la plus préoccupante, selon les avis formulés par le public au cours de la concertation continue, concerne la circulation routière** » (p19)<sup>13</sup>. Ils soulignent également, que des questions du public n'ont pas reçu de réponse faute de présence de représentants publics compétents sur les mobilités pour y répondre en réunion. Le dossier de demande d'autorisation environnementale du Projet Carbon de construction d'une giga-usine de panneaux photovoltaïques identifie un « enjeu très fort de maîtrise du trafic routier supplémentaire généré par le projet Carbon ». Le projet DEOS, dont la concertation préalable s'est terminée le 23 décembre 2024, aurait également un fort impact. L'enquête publique relative au projet Carbon a eu lieu à l'automne 2024, avec en annexe 4 de son étude d'impact, une étude sur les incidences du projet sur la circulation routière<sup>14</sup>. Cette étude identifie des impacts du projet en tenant compte des mesures envisagées par Carbon en termes de mobilité, telles que des mesures de promotion du covoiturage. Si le sujet est traité par chaque porteur à l'échelle de son projet et de son potentiel plan des mobilités, une attente du public reste de qualifier les impacts cumulés à l'échelle du territoire. Des informations ont été rassemblées dans cette perspective par les garant-es des concertations sur une page du site de la CNDP<sup>15</sup>, avec le **cumul de nombre de véhicules supplémentaires (poids lourds et véhicules légers) qui arriveraient et repartiraient des sites industriels chaque jour**. Il ne s'agit que d'une réponse partielle à la demande de précision.

### ...et des lieux de concertations sur les enjeux des mobilités

L'importance pour la politique nationale de décarbonation de l'économie pour atteindre la neutralité carbone, et pour la politique nationale de réindustrialisation, ont conduit le Secrétaire Général pour l'Investissement à annoncer le 18 octobre 2022 à Berre-l'Étang la création, à l'échelle des 21 communes de l'arrondissement d'Istres, d'un « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre »<sup>16</sup>. Il s'agit d'une instance de concertation entre l'État, les collectivités territoriales, les acteurs industriels et économiques et les associations pour « définir une vision claire et stratégique du territoire à l'horizon 2040 ». Le Laboratoire comprend également un collège de 30 citoyens volontaires, recrutés en février 2023. Le « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre » a été installé par le préfet des Bouches-du-Rhône en mars 2023, puis s'est réuni régulièrement depuis. Dans le cadre de la concertation continue, la démarche du Laboratoire

<sup>8</sup> <https://www.debatpublic.fr/infrastructures-portuaires-pour-le-developpement-de-la-filiere-de-leolien-flottant-shore-de-grande>.

<sup>9</sup> <https://www.debatpublic.fr/terminal-dimport-et-de-stockage-dammoniac-bas-carbone-fos-sur-mer-medhyterra-5948>.

<sup>10</sup> <https://www.debatpublic.fr/plateforme-industrialo-portuaire-de-production-de-molecules-et-de-carburants-bas-carbone-fos-sur>.

<sup>11</sup> <https://www.debatpublic.fr/projet-hyvence-de-production-dhydrogene-renouvelable-et-bas-carbone-fos-sur-mer-4734>.

<sup>12</sup> <https://www.debatpublic.fr/terminal-dimport-et-de-stockage-dammoniac-bas-carbone-fos-sur-mer-medhyterra-5948>.

<sup>13</sup> [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-10/Rapport\\_concertation\\_continue\\_final\\_Carbon.pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-10/Rapport_concertation_continue_final_Carbon.pdf)

<sup>14</sup> Basée sur le modèle de trafic routier construit par le CEREMA dans le cadre de l'étude du projet de liaison routière Fos-Salon.

<sup>15</sup> <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravity-deos-medhyterra-et-neocarb-4495#scrollNav-2-1>.

<sup>16</sup> <https://www.inlab-fosberre.fr/>.

a été présentée lors de la réunion du groupe de travail « conception des variantes-Section Sud » du 16 mai 2023.

**Le Lab' territorial Industrie Fos-Berre s'est saisi de la question de la mobilité** en écho à des demandes de précision du public renouvelées dans les concertations sur les projets industriels, concernant l'impact de ces projets sur les mobilités et sur les réponses apportées par les pouvoirs publics (cf. les bilans des garants sur les concertations industrielles). Le comité de pilotage stratégique pour le suivi et l'accompagnement des projets industriels de la zone Fos-Berre, qui pilote le Lab' territorial, a constitué en 2024 un groupe de travail "mobilité des personnes et des marchandises". Dans le cadre d'un atelier du Lab' territorial tenu à Gardanne-Meyreuil le 11 juillet 2024, les axes de travail de ce groupe ont été présentés. Les garant-es de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon n'en n'ont pas été informés. Les résultats du groupe de travail sont publiés dans la feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Etang de Berre, co-signée par le Préfet des Bouches-du-Rhône, la Région Sud et la Métropole Aix Marseille Provence à l'automne 2024<sup>17</sup> (page 17 à 19).

À la suite de cet atelier, le Lab' territorial a communiqué sur la concertation sur le projet de liaison routière Fos-Salon<sup>18</sup>. Les garant-es ont attirés l'attention de la DREAL, maître d'ouvrage, sur l'enjeu **d'articuler ces différents espaces de concertation qui peuvent se nourrir mutuellement**. En pratique, la communication du Lab pourrait renvoyer de manière opportune vers le site de la concertation et réciproquement les résultats des travaux du Lab pourraient être partagés auprès d'un plus large public via la concertation continue sur le projet de liaison routière. Régis Passerieux, qui coordonnait l'activité du Lab' territorial en tant que sous-préfet d'Istres, poursuit après avoir été nommé, le 27 septembre 2024, commissaire délégué à la transition industrielle, écologique et énergétique de la zone Fos-Berre.

## **Automne 2024 : Saisine de la CNDP pour un débat territorial et annonces sur l'explorations de financements innovants**

Après l'avoir annoncé le 27 septembre 2024, le préfet des Bouches-du-Rhône, avec celui des Alpes-de-Haute-Provence et celui du Gard ont saisi la CNDP en date du 5 décembre 2024 pour un débat public global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle Fos-sur-Mer – Étang de Berre. Lors de sa séance plénière du 11 décembre 2024, la CNDP a décidé ce débat, dont le calendrier et les modalités seront décidées assez rapidement, et nommé Audrey Richard-Ferroudji présidente de la commission particulière (CPDP). La poursuite de la concertation continue sur le projet Fos-Salon aura à se coordonner avec le déroulement de ce débat public, entre mars et juillet 2025.

Le Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, lors de sa visite de la ZIP le 14 novembre 2024, a indiqué la mise en place d'une mission interministérielle qui rendrait rapidement ses travaux concernant les modèles de financement innovants pour la liaison Fos-Salon, ses résultats devant éclairer les services de l'État et les élus locaux (propos relayés par plusieurs médias locaux). Ces annonces ont également été relayées lors de la réunion de clôture de la concertation du projet Déos le 17 décembre 2024 par Régis Passerieux.

**Le calendrier envisagé il y a un an a donc à nouveau glissé de près d'un an, et la concertation sur le projet de liaison routière Fos-Salon a de fait été suspendue depuis février 2024. Dans le même temps, le contexte territorial s'est notablement complexifié avec de multiples concertations sur des projets industriels qui auront de forts impacts sur le territoire et les mobilités. Cela place la liaison routière Fos-Salon au centre de l'attention des acteurs du territoire et multiplie les lieux où le projet est débattu hors du cadre de la concertation continue. Le processus de décision de ce projet semble s'être fortement déplacé, et la pertinence du cadre de la concertation continue, de moins en moins articulée au processus de décision, s'en trouve interrogé.**

<sup>17</sup>[https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/109083\\_Feuille%20de%20route%20Fos-Etang%20de%20Berre%20V291124%20VF.pdf](https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/109083_Feuille%20de%20route%20Fos-Etang%20de%20Berre%20V291124%20VF.pdf).

<sup>18</sup> Voir par exemple [https://www.linkedin.com/posts/laboratoire-territorial-industrie-fos-berre\\_liaisonfossilon-mobiliedurable-transitionecologique-activity-7212002157955268608-UFXS?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/laboratoire-territorial-industrie-fos-berre_liaisonfossilon-mobiliedurable-transitionecologique-activity-7212002157955268608-UFXS?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

## Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

### Avis des garant-e.s sur le déroulement de la concertation

L'avis est fondé sur la **participation des garant-es aux temps de réunions publiques et sur des échanges qui ont eu lieu avec le maître d'ouvrage**. Au cours de cette troisième année 2023-2024, 3 réunions de préparation ont eu lieu avec la DREAL (les 20 octobre 2023, 12 mars 2024 et 1<sup>er</sup> octobre 2024), ainsi que des débriefings systématiques à l'issue des 5 réunions publiques qui terminaient la phase 2 de concertation sur la conception des variantes, entre novembre 2023 et janvier 2024. Comme lors des années passées, **le dialogue avec la DREAL a été constructif et les recommandations des garant-es ont été entendues**. L'avis ici formulé tient également compte de retours reçus de participants de vive voix à l'issue des réunions ou par courrier électronique.

### Modalités mises en œuvre

Le dispositif de concertation continue a repris les instances de gouvernance mises en œuvre durant le débat : le Comité de pilotage et le comité des élus. Les garant-es ne participent pas aux réunions de ce comité rassemblant les élus du territoire. Le Comité de suivi de la mobilité multimodale de l'Ouest Etang de Berre, créé suite au débat public, s'est réuni en décembre 2021, novembre 2022 et novembre 2023. Les garant-es n'y ont pas été invité-es.

**Outils numériques d'information** mis en œuvre par le maître d'ouvrage :

- Site internet dédié au projet : <https://www.liaison-fos-salon.com> mis en ligne mi-janvier 2022.
- Adresse e-mail dédiée : [liaison-fos-salon@nicaya.com](mailto:liaison-fos-salon@nicaya.com)
- Page Facebook : <http://www.facebook.com/Projet-de-liaison-Fos-Salon/>
- Constitution d'une liste de diffusion de courriels
- Diffusion d'invitations et d'informations par e-mail aux personnes inscrites à la lettre d'information et aux contacts identifiés

### Réunions publiques :

5 réunions de groupes de travail thématiques ont été organisées en début de la période, dans plusieurs villes du territoire :

Date	Thématique	Lieu	Nombre de participant.e.s
15/01/2024	Air, santé et acoustique	Fos	29 dont 16 femmes
21/12/2023	Milieu naturel Sud	Fos	38 dont 14 femmes
04/12/2023	Déplacement et services	Miramas	34 dont 10 femmes
29/11/2023	Agriculture et nappe de Crau	Miramas	30 dont 8 femmes
23/11/2023	Milieu naturel Nord et Centre	Grans	33 dont 11 femmes

Tableau 1 : Réunions des groupes de travail

### De riches échanges autour du partage des études

10 **groupes de travail** ont été créés dès le démarrage de la concertation continue, en reprenant d'une part le découpage **géographique** mobilisé lors du débat (Trois zones : Nord, Centre et Sud) et d'autre part une structuration **thématique** ajustée aux conclusions du débat public et dont le **découpage a été réajusté** suite à la séquence 1 et en cours de séquence 2. Après une première série de réunions thématiques et géographiques entre octobre 2022 et juillet 2023 (voir le 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire des garant-es) la fin de la séquence 2 de la concertation continue a donné lieu à 5 dernières réunions thématiques.

- Le groupe thématique **Air et Santé** avait initialement été prévu le 4 avril 2023 mais a dû être reporté du fait d'un délai de production plus important que prévu des études relatives au bruit et à la qualité de l'air, dont les résultats devaient être partagés à cette occasion. Il n'a finalement été reprogrammé que le 15 janvier 2024.

- Les réunions géographiques, **sur les déplacements ou sur la démarche ERC** (Éviter Réduire Compenser) ont répondu à des demandes de participants que les garant-es avaient relayés. Sur le thème « déplacements et services », une dernière réunion a été organisée le 4 décembre 2023 pour présenter les scénarios prospectifs et des résultats complémentaires issus de la modélisation des trafics.
- De même sur le thème des milieux naturels et de la démarche ERC, une **seconde réunion** le 4 décembre 2023 a été nécessaire **pour répondre aux questions soulevées** lors de la réunion du 23 mai 2023, et ne pas considérer le projet de liaison routière de manière isolée mais prendre en compte l'ensemble des demandes de compensation sur le territoire.

Les garant-es ont insisté à l'issue des deux premières années de concertation sur l'articulation entre la concertation et les études. Il s'agissait de veiller à ce **que concertation et études se nourrissent mutuellement** et de veiller à la continuité entre le débat public et la concertation, en particulier dans le fait de s'appuyer sur les informations produites et les questions soulevées durant le débat et dans la première séquence de concertation continue. Cela a conduit le maître d'ouvrage à présenter systématiquement des calendriers conjoints montrant cette articulation entre avancement des études et de la concertation. L'avancée des études a systématiquement été présentée et des réponses ont été faites aux questions et demandes d'information.

**Les demandes de précision et d'explicitation ont été nombreuses**, suite aux présentations des résultats des études. Une personne a ainsi souligné lors de la réunion du 15 janvier 2024 que les cartes présentées étaient difficilement compréhensibles pour elle et que le passage d'une variante à l'autre n'était pas aisé à suivre. Elle a suggéré, pour les prochains échanges, de réaliser des présentations dynamiques, qui permettraient de visualiser plus facilement les différences entre les options de tracés envisagés. Des attentes ont été formulées pour un accès aux supports de présentation le lendemain des réunions et pour une mise à disposition des comptes-rendus le plus rapidement possible, pour une meilleure compréhension. De nombreux retours ont été faits sur la **façon de présenter les résultats** et en particulier sur les couleurs utilisées pour les cartes et les tableaux. Par exemple, lors de la réunion du 4 décembre 2023, les participants ont été interpellés par le fait que l'augmentation du trafic soit représentée en vert et que sa diminution soit représentée en rouge. Des cartes directement issues de simulation étaient difficilement compréhensibles sans explications. Des recommandations ont été faites par les garant-es pour une meilleure intelligibilité et sincérité des informations présentées, dont sur les précautions dans l'usage du vert et du rouge, couleurs qui revêtent une dimension normative.

Les garant-es ont également rappelé qu'au cours de la séquence 2 de la concertation continue, consacrée à l'évaluation de l'ensemble des impacts des différentes variantes du projet pour chacun des enjeux, sans hiérarchie des enjeux, il convenait de présenter les résultats des études sur un enjeu pour l'ensemble des variantes, sans préjuger de la pertinence des variantes par rapport à d'autres enjeux. Il s'agit effectivement de **veiller à traiter de la même manière toutes les variantes**.

Durant la deuxième année, les garant.es avaient fait des préconisations sur **l'organisation des réunions et le soin à accorder à leur forme**, en particulier suite à plusieurs tensions en réunion. Le maître d'ouvrage en a tenu compte dans cette dernière étape de la séquence 2 de la concertation. La nécessité de mettre rapidement en ligne les présentations après les réunions a également été rappelée.

Au-delà des limites identifiées qui feront l'objet d'une vigilance dans la suite de la concertation, les garant-es soulignent **la qualité des présentations et les efforts faits par le maître d'ouvrage et par ses prestataires ainsi que la qualité des réponses apportées aux questions du public**, sur les sujets complexes traités lors de ces 5 réunions.

### Mise en suspens de la concertation et information minimale depuis février 2024

À date de publication de ce bilan, **le site web Internet n'a plus évolué depuis le printemps 2024**. De ce fait, le schéma présentant le calendrier de la concertation<sup>19</sup> (cf. Figure 3) est obsolète, la séquence 3 de la concertation, initialement prévue au printemps, n'ayant toujours pas démarré. Les mises à jour du site dans cette troisième année ont consisté dans l'annonce des 5 réunions puis la publication des supports et synthèse de ces rencontres des groupes de travail.

<sup>19</sup> <https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier-de-concertation>.

Le 15 juillet 2024 un message d'actualité a été publié sur la page d'accueil du site<sup>20</sup> accompagné d'un mail d'information transmis à la liste de diffusion, suite à la recommandation des garant-es d'**informer a minima de la clôture de la séquence 2 et de la préparation de la séquence 3**. Depuis, aucune autre information n'a été communiquée dans la concertation continue. Le public a pu recevoir des informations sur le projet de manière indirecte : via la communication du Lab' territorial, lors des réunions publique des concertations sur les projets industriels, par la presse lors de la visite ministérielle de novembre 2024. Dans un contexte de multiplication des réunions publiques sur le territoire et d'expression d'une fatigue des participants, et dans l'attente des nouveaux résultats d'étude et d'avis du comité des élus sur le choix des variantes, les garant.es ont appuyé de ne pas organiser de nouvelle réunion. En octobre, des recommandations ont cependant été réitérées pour une **information du public sur les avancées du processus de décision et de publication de documents complémentaires**, dont la note sur l'étude des trafics (voir ci-dessous).

### Nouveau report de l'ouverture à un plus large public

Les réunions des groupes de travail ont été annoncées publiquement pour permettre de s'y inscrire à l'avance mais étaient ouvertes à tous. En pratique, de manière plus marquée que l'année précédente, la garante et le garant ont pu constater un certain renouvellement du public et une présence plus importante de femmes dans les dernières réunions (voir Tableau 1), même si **les participant-es sont toujours en grande majorité des représentants associatifs, professionnels et institutionnels**.

Une préconisation issue de la première année était de mettre un accent sur l'**ouverture et l'information large du public dont la mobilisation des jeunes publics**. De nombreuses recommandations des garant-es ont été faites dans ce sens au maître d'ouvrage. Ces actions étaient d'autant plus importantes que les réunions publiques, structurées autour de la présentation d'études thématiques, étaient assez techniques. La dérive du calendrier a conduit à reporter à nouveau les événements grand public initialement prévus à la fin du printemps 2023 et les événements destinés aux publics éloignés envisagés.

### Les arguments exprimés

#### Controverses sur les mesures et prévisions de trafic

Le **débat sur les mesures et prévisions du trafic** s'est poursuivi lors de cette troisième année de concertation continue avec des demandes de précision du public sur les chiffres présentés mais aussi pour affiner les scénarios selon les types de véhicules, les types de trajets et les horaires et enfin pour inclure les nouveaux projets industriels dans les prévisions.

Les discussions ont porté principalement :

- pour la section Nord, sur les prévisions sur les variantes A et C, commandant la nécessité ou non d'une mise à 2\*2 voies. Une nouvelle variante sur la section Nord, la variante CA, combinaison d'une partie de la variante A et d'une partie de la variante C, conduisant les 3 variantes à dessiner un triangle (A, C, CA) a été présentée. Cette variante a été ajoutée en réponse à des remarques faites précédemment dans la concertation, mais son étude a paru sommaire. Les discussions ont également porté, le 4 décembre 2023 sur les résultats des simulations qui ont exploré l'influence des échangeurs d'une part et du nombre de voies d'autres part en montrant la possibilité de rester à une voie en modifiant les échangeurs.
- pour la section sud sur la prise en compte du barreau des étangs, seule variante réalisant véritablement le contournement de Fos-sur-Mer.

Les **indicateurs** utilisés ont été discutés. La présentation des trafics en trafic moyen journalier annuel (TMJA), sans prendre en compte les pics de circulation dans la journée, paraît, pour le public, ne pas rendre compte suffisamment de la réalité de la circulation, en particulier pour les poids lourds.

Enfin, dans cette troisième année de concertation, on a assisté à une montée en puissance des **demandes de meilleure prise en compte dans les prévisions de la multimodalité ainsi que des modifications dans l'accès aux autres axes routiers**, alors que les études n'examinaient que le trafic routier. Un participant interrogeait ainsi le 4 décembre : « Quelle prise en compte du trafic ferroviaire

<sup>20</sup> <https://www.liaison-fos-salon.com/>

dans les scénarios ou de la gratuité du tronçon Salon Lançon ? ». Des participants ont demandé **l'ajout d'un nouveau critère prenant en compte les possibilités de requalification des autres voies délestées** des trafics captés par les nouveaux aménagements, en particulier la requalification de la RN568 en boulevard urbain si le barreau des étangs était la variante retenue, avec la possibilité de créer des voies dédiées pour le vélo et pour le passage d'un BHNS.

Pour les participants, la principale question restant problématique concernant les prévisions du trafic routier est la bonne prise en compte des **trafics nouveaux résultant des projets industriels**. Actuellement, le développement de la ZIP a été pris en compte dans les simulations par la réalisation de tests de sensibilités du modèle, en prenant en considération l'augmentation de 10 000 emplois sur la ZIP de Fos-sur-Mer à horizon 2040 par rapport à 2021. Le 4 décembre 2023, les résultats de ces tests ont été présentés comme ne remettant pas en cause les aménagements prévus. Ces résultats ont été discutés par le public. Le modèle du Cerema a par ailleurs été mobilisé pour l'étude des incidences du projet Carbon sur la circulation routière (Annexe 4 de l'étude d'impact publiée pour l'enquête publique du projet), présentés lors d'une réunion de la concertation continue le 7 juillet 2024. Les garant-es recommandent de mettre à disposition le rapport de cette étude dans la concertation continue.

Concernant les études de trafic, il a été demandé à la réunion du 4 décembre 2023 que les données de trafic fassent l'objet d'une **fiche spécifique** publiée sur le site du projet. La publication de cette fiche, recommandée par les garant-es et annoncée par le maître d'ouvrage est toujours attendue au jour de publication de ce rapport. Des études complémentaires sont en cours que le maître d'ouvrage prévoit de partager dans la séquence 3.

### Poursuite des questionnements sur l'opportunité du projet

Au cours de cette troisième année, l'opportunité du projet a été réaffirmée de manière forte par une partie des participant.e.s, en argumentant de l'urgence de sa mise en œuvre vis-à-vis des projets de développement de la ZIP, certains y voyant même une condition à la réindustrialisation et à la décarbonation de la zone. D'autres personnes ont continué à mettre en question l'opportunité du projet, cela quelles que soient les variantes choisies, en le considérant comme « *anachronique* », risquant d'augmenter le trafic ("*plus on réalise des infrastructures, plus on a de voitures*") et dégradant le cadre de vie, la biodiversité et la santé. Ainsi, les garant-es ont constaté lors des échanges de cette troisième année la **remobilisation des six schémas de raisonnement identifiés à l'issue du débat public** : Urgence de la route pour le développement économique ; Ne pas opposer les modes de transport ; Préserver la santé avant tout ; Opposition au tout routier ; Vigilance sur les équilibres du système territorial ; Projet obsolète et inadapté à la jeune génération<sup>21</sup>. Lors de la réunion du 4 décembre, de nouvelles interrogations ont été soulevées concernant la robustesse des prévisions et du projet vis à vis de la **montée du niveau de la mer** qu'annonce certains scénarios en conséquence du changement climatique. La DREAL a annoncé des précisions à venir sur ce point.

### Réaffirmation et actualisation des attentes sur l'intermodalité, sur les risques industriels, sur la santé et sur la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser)

Plusieurs sujets ont fait l'objet de réaffirmation et d'actualisation des attentes du public lors de cette troisième année.

Des **attentes concernant l'intermodalité** ont été réaffirmées et l'articulation du projet avec les projets concernant les autres moyens de transport discutées. Des propositions ont été faites telle que la construction d'un parc de stationnement à la Fossette (04/12/23). Si le compte rendu de la réunion du comité de suivi intermodal de décembre 2022 avait été présenté lors de la réunion publique du groupe de travail « Déplacements », le 30 mai 2023, **aucun avancement des études intermodales n'a été présenté** au cours de cette 3<sup>ème</sup> année de concertation. Des propositions ont été faites dans la **feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Étang de Berre**, co-signée par le Préfet des Bouches-du- Rhône, la Région Sud et la Métropole Aix Marseille Provence à l'automne 2024<sup>22</sup>, .ces éléments dans la concertation.

<sup>21</sup> Cf. page 108 du compte-rendu du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/LFS-Compte-Rendu.pdf>.

<sup>22</sup> [https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/109083\\_Feuille%20de%20route%20Fos-Etang%20de%20Berre%20V291124%20VF.pdf](https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/109083_Feuille%20de%20route%20Fos-Etang%20de%20Berre%20V291124%20VF.pdf).

Les **risques industriels** sont un enjeu fort pour le public. Aucune réunion n'était dédiée à ce sujet dans la période. Mais, il a été abordé. Pour la section Sud, par exemple, beaucoup ne comprennent pas pourquoi la variante des voies portuaires est maintenue dans les études alors qu'elle leur semble toujours aussi peu réaliste compte tenu des risques industriels.

Lors de la réunion du 15 janvier sur la thématique « **Air, santé et acoustique** », de nombreuses **demandes de précisions** ont été faites sur le cadre réglementaire et méthodologique des résultats présentés. Des attentes ont été exprimées sur la suite des études. Un participant a renouvelé la demande d'une **intervention de l'ARS** dans la concertation. La DREAL avait relayé la demande au Département Santé Environnement de l'ARS PACA qui n'a pu intervenir le 15 janvier 2024, mais pourrait participer aux réunions de comparaison des variantes. Les garant-es ont appuyé cette sollicitation.

Le débat public avait attiré l'attention sur les **limites des compensations possibles** à l'artificialisation des sols dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, et sur le cumul des impacts à compenser pour les différents projets à l'échelle du territoire. Lors de la réunion du groupe de travail « milieu naturel et séquence ERC » du 4 juillet 2023, la chargée de mission « dynamiques portuaires » au sein du Service Transports Infrastructures et mobilités de la DREAL avait fait un point sur l'avancée de l'étude « **ERC Territorialisée** » qu'elle coordonne à l'échelle de l'ensemble du territoire de l'étang de Berre, afin d'éclairer l'ensemble des concertations en cours sur ce territoire. Cette démarche originale implique différentes parties prenantes et s'appuie sur les scénarios de l'orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos à l'horizon 2040 (OAZIP 2040) quant aux prévisions de réindustrialisation. Les résultats (incluant la proposition d'une stratégie) n'était cependant prévus que pour la fin de l'année 2023, au plus tôt. La DREAL n'a pas indiqué dans cette 3<sup>ème</sup> année de concertation si ces résultats étaient disponibles, et l'avancement de cette étude n'a pas été présenté dans la concertation. Elle a été présentée à l'occasion de la concertation sur le projet GraviHy le 4 janvier 2024<sup>23</sup>. Les garant-es ne peuvent qu'appuyer les demandes de mises à disposition de cette étude dans le cadre de la concertation continue. Lors de la réunion du 21 décembre 2023, des participants ont sollicité **qu'une séquence « Eviter Réduire Compenser » s'applique à tous les composants du projet et pas uniquement aux milieux naturels**. Enfin, une participante a sollicité l'intervention du « service biodiversité de la DREAL » (23/11/23) pour échanger avec le public sur les sujets relevant de leur compétence. Les garants ont appuyé cette proposition d'intervention d'autres services de la DREAL dans la concertation continue. Mais le choix a été réaffirmé par la DREAL d'une coordination en amont de ses services, représentés par le service infrastructure qui porte la concertation.

À propos de ces deux processus d'études (intermodalité et ERC territorialisée), il est regrettable pour l'information du public que leurs résultats n'aient pas été présentés dans le cadre de la concertation continue, ni simplement publiés sur le site dans l'attente de pouvoir être discutés lors de la reprise de la concertation.

### L'enjeu du financement du projet et celle de la cohérence des politiques publique réaffirmés vis-à-vis des nouveaux projets industriels

La question du **financement a été réaffirmée comme une question sensible**. Par exemple lors de la réunion du 4 décembre 2023, la possibilité de faire payer les camions uniquement a été discutée. La question a également été abordée lors des réunions publiques de concertation sur les projets industriels. La concertation sur les solutions de financement, avec la mise en place d'instances et d'un calendrier spécifiques, avait été envisagée dès 2023. Mais le glissement du calendrier a repoussé cette démarche, puisque les solutions dépendent du choix de la variante préférentielle et du phasage, mais aussi d'autres facteurs liés à l'évolution du contexte. Ainsi, lors de la visite ministérielle de novembre 2024 dans la ZIP de Fos, la mise en place d'une mission interministérielle sur les modèles de financement innovants pour la liaison Fos-Salon a été annoncée. Aucune information à ce sujet n'a été diffusée dans le cadre de la concertation continue.

**Aucune mise à jour de l'étude des coûts n'a été partagée depuis le débat public**. Les garant-es ont appelé à être vigilant sur la cohérence et la clarté des annonces publiques sur le sujet, dans un contexte de défiance du public sur la capacité à financer et à mettre en œuvre les projets routiers qui s'est exprimée à nouveau à plusieurs reprises en 2024 par des mobilisations pour le contournement de Martigues Port-de-Bouc.

---

<sup>23</sup> <https://www.concertation-gravithy.fr/fr/rencontres-publiques>

Une recommandation forte issue du débat était celle de réaffirmer la **cohérence des politiques publiques**. Cette recommandation est aujourd'hui renouvelée et renforcée en considérant l'arrivée des **nouveaux projets de réindustrialisation et de décarbonation, et le futur débat territorial**. Ceux-ci impliquent de considérer l'ensemble du développement routier sur le territoire (liaison Fos-Salon, contournement Martigues-Port-de-Bouc, RD268 desservant la ZIP vers Port-Saint-Louis) dans une approche multimodale pour définir les variantes préférentielles de la liaison Fos-Salon. Des personnes ont argumenté lors des concertations sur les projets industriels que ces nouveaux projets devaient être conditionnés à la réalisation de la liaison routière (cf. supra). D'autres ont insisté sur l'importance de travailler sur l'ensemble des mobilités. Dans le cadre de la concertation continue, des participants ont réaffirmé l'importance dans ce contexte des enjeux des politiques de préservation de la biodiversité et de lutte contre le changement climatique dont l'objectif de ZAN (Zéro Artificialisation Nette), et plaidé pour donner une priorité au ferroviaire et aux modes alternatifs à la route.

### Le rôle de la concertation pour le choix des variantes

Au cours de la séquence 2 de la concertation, consacrée à l'évaluation de l'ensemble des impacts des différentes variantes du projet pour chacun des enjeux prioritaires, les garant-es se sont à plusieurs reprises exprimés pour préciser que l'articulation entre la concertation et les études devait respecter l'intérêt propre de la participation, qui **ne doit pas se limiter à une consultation du public pour alimenter les études du maître d'ouvrage**.

Les garant-es ont recommandé de présenter les résultats des études sur un enjeu pour l'ensemble des variantes, sans préjuger de la pertinence des variantes par rapport à d'autres enjeux. Cette approche est d'autant plus importante que la séparation opérée par le maître d'ouvrage entre les enjeux peut être contestée. C'est par exemple le cas de la séparation entre l'enjeu « agriculture » et l'enjeu « nappe de Crau », voire l'enjeu « milieux naturels », dans ce territoire où irrigation agricole et alimentation de la nappe sont indissociables. D'autre part, en réponse aux demandes du public la fabrication des indicateurs qui permettront, en séquence 3 de la concertation, la comparaison des variantes et le choix d'une variante préférentielle, ne devrait pas être limitée à ce que prévoient les instructions réglementaires d'étude de projet mais **laisser la place à la discussion de nouveaux critères et prendre en compte les spécificités du territoire** que font valoir les participants. Cette exigence, déjà formulée l'an dernier, a été réaffirmée dans cette troisième année de concertation continue.

Les **critères de comparaison ainsi que les impacts pris en compte** (report de trafic, voies de rétablissement, emprises annexes...) ont été questionnés, **jusqu'à soulever des doutes sur le sérieux des études** de certaines variantes présentées. En effet, des choix faits dans les études n'étaient pas toujours clairement explicités. Par exemple, la localisation précise de l'axe central de la variante, déterminant la distance au milieu d'implantation, n'est pas indiquée pour le calcul des impacts de chaque variante. Certains découpages des impacts sont assez éloignés de la réalité des problèmes soulevés par des participants. Par exemple, les canaux d'irrigation sont pris en compte dans l'enjeu irrigation alors qu'ils pourraient également être pris en compte dans l'enjeu nappe de Crau, du fait de leur rôle dans la réalimentation de la nappe. Le raisonnement différentiel privilégié dans la présentation des études — pour lequel l'important est de mettre en lumière pour chaque critère les différences entre variantes, en vue de leur comparaison en séquence 3 de la concertation — rend difficile la prise en compte de certains phénomènes ou la réduit à un seul décompte (nombre de coupure de canaux ou de chemins d'accès à rétablir, par exemple) qui ne satisfait pas les participants s'intéressant, dans cette séquence 2 de la concertation, à l'ensemble des impacts selon une perspective systémique.

La méthodologie choisie pour les études est guidée par la réglementation des études d'impact ultérieures, elle a été présentée mais n'est pas sujette à révision. Les réunions de concertation servent donc à **faire vérifier par le public la qualité des études d'opportunité** du bureau d'études et à les compléter en recueillant de nombreuses remarques sur des oublis et des erreurs. Les garant-es ont noté que ce **rôle seulement consultatif attribué à la concertation** crée un malaise qu'exprime bien la discussion sur les codes couleur identiques utilisés dans la restitution des différences entre variantes sur un critère, et dans les études. De plus, une certaine hiérarchie des enjeux (l'enjeu trafic en tête par rapport aux autres) est vue comme implicite dans les analyses alors qu'il est dit que ce n'est pas le cas à ce stade. Dans ce cadre, les demandes à propos des études multimodales, de leurs mises à disposition avant le choix d'une variante préférentielle, de nouveau exprimées, ont du mal à trouver une réponse. Au total, des participants se sentent dépossédés de leurs apports et contributions qui ne servent qu'à alimenter les études réglementaires.

## Les suites de la concertation continue

La séquence 3 de concertation continue, qui était initialement prévue pour le début 2024 n'est toujours pas programmée mais devrait se dérouler au premier semestre 2025, en étant articulée au débat territorial. Elle vise à mettre en discussion les variantes préférentielles. Elle débutera après que le comité des élus aura, vraisemblablement début 2025, hiérarchisé les critères de comparaison de variantes et abouti au choix des variantes préférentielles. Cette séquence 3 de la concertation présentera, par secteur géographique, la comparaison des variantes en tenant compte des coûts de chacune d'elle, et présentera la variante préférentielle retenue par le comité des élus.

**Des modalités spécifiques sont envisagées en séquence 3 :**

- Pour la comparaison des variantes : mise en place d'un support de présentation synthétique de comparaison des variantes et d'un outil de recueil des contributions en dehors des réunions publiques.
- Pour atteindre un public plus large : dépliant et vidéo d'animation, permanences, rencontres dans un lycée, auprès du conseil des jeunes de la ville de Miramas.

L'articulation entre cette séquence 3 de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon et le **débat territorial** reste à préciser.

## Préconisations des garant-es sur la suite de la concertation continue

A l'issue de cette troisième année, les préconisations suivantes sont formulées :

**Réaffirmer le rôle et la place de la concertation continue parmi l'ensemble des lieux de concertation où le projet de liaison routière est abordé**

Les garant-es rappellent, comme cela a à nouveau été fait dans cette 3<sup>ème</sup> année de la concertation continue, que celle-ci n'est pas une consultation du public sur les études d'opportunité de phase 2, mais une phase de **participation du public à l'élaboration de la décision**. La question de l'opportunité du projet (de sa critique) a donc toute sa place dans cette concertation continue. Elle ne peut être renvoyée à l'enquête d'utilité publique.

Les garant-es regrettent que le report des choix à faire par les élus et l'État ait mis en arrêt la concertation depuis 10 mois. La première et la deuxième année avait vu la mise en œuvre du schéma de concertation défini à l'issue du débat, à l'exception des modalités auprès des publics éloignés. Lors de cette 3<sup>ème</sup> année, après l'achèvement de la séquence 2 en janvier 2024, la concertation a rapidement été mise en suspens dans l'attente du choix par les élus et le comité de pilotage des orientations sur les variantes préférentielles (report du comité des élus de mars à septembre), puis suite à la volonté de l'État, exprimée à l'automne, d'études de nouvelles modalités de financement. La séquence 3 de la concertation continue, de comparaison des variantes devant déboucher sur le choix de la variante préférentielle, n'a pas pu être lancée et elle n'a toujours pas été programmée alors qu'il s'agit d'une séquence essentielle dans le processus de décision. **Ce report, sans échéance déterminée, fait perdre son sens à la concertation continue comme modalité de participation du public à l'élaboration de la décision, et la réduit à une consultation du public sur les études d'opportunité conduites par le maître d'ouvrage.** Les garant.es réitèrent la recommandation d'une **information du public dès le début d'année 2025 sur les avancées du processus de décision et la publication des études complémentaires disponibles.**

Par ailleurs, les garant-es constatent l'absence d'**articulation entre la concertation continue et la concertation qui prend place dans d'autres instances** : le comité intermodal mis en place à la suite du débat public mais dont l'avancement des travaux n'a plus été présenté depuis début 2023, d'une part, le travail du Lab' territorial qui s'est emparé des questions de mobilité, d'autre part, les concertations sur les projets industriels dans lesquels les enjeux des mobilités sont abordés, enfin. Les mêmes attentes et questions sont renouvelées par le public concernant les mobilités et renforcées avec l'arrivée de chaque nouveau projet. Cela renforce l'indétermination du rôle de la concertation continue.

Il conviendra donc d'être particulièrement **attentif aux modalités de sa reprise alors que s'ouvrira le débat territorial** dont les mobilités et la cohérence des politiques publiques sur le territoire seront des sujets majeurs. Au-delà de la vigilance nécessaire pour éviter des conflits d'agenda et une fatigue des participants, il s'agira avant tout de **redéfinir le rôle spécifique de la concertation continue et son articulation avec le débat territorial et à l'ensemble des concertations sur le territoire**. Cela implique également de **mobiliser d'autres acteurs des mobilités** dans les temps de la concertation continue, pour répondre aux questions du public.

### Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes

La séquence 3 n'ayant pas encore été ouverte, les garant-es rappellent les préconisations faites à ce sujet dans leur deuxième rapport intermédiaire.

Nous préconisons de développer des **supports spécifiques** pour la séquence 3 pour permettre au public de **comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie opérée entre eux par les élus** pour le choix des orientations des variantes préférentielles **et d'en discuter**. Il s'agira de rendre compte de la manière dont le maître d'ouvrage a intégré les retours du public, exprimés dans la séquence 2, sur les différents critères ou sur les variantes ajoutées, en clarifiant plus spécifiquement le statut de la variante 1 qui avait été écartée dans la décision à l'issue du débat public. Dans un contexte de critique récurrente des citoyens de non décision sur le sujet, d'interventions et d'espaces pluriels de traitement du sujet, les garant-es recommandent **de clarifier et d'informer le public sur qui décide de quoi** et de clarifier les rôles du Ministère, de la DREAL, du comité des élus et des collectivités territoriales.

Les garant-es ont en outre recommandé de bien expliciter dans cette séquence 3 les **coûts prévisionnels des différentes variantes**, mais aussi les **scénarios envisagés pour le phasage**, cela en amont du partage des propositions sur les montages financiers possibles. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de proposer des outils de recueil des contributions en dehors des réunions publiques et s'appuyant sur des supports cartographiques. Cela peut mobiliser des outils numériques, mais pas seulement du fait de la fracture numérique. Les garant-es feront des préconisations sur des premières versions des supports. Nous serons vigilants sur la forme et le contenu des supports spécifiques produits, pour permettre au public de comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie faite et d'en discuter. Nous avons proposé qu'ils soient expérimentés auprès de quelques personnes du public avant leur publication. La recommandation d'une note spécifique sur les données et prévisions de trafic est également renouvelée.

### Aller vers un plus large public

Cette recommandation déjà formulée à l'issue du débat public et à la fin de la première année, n'a pas été mise en œuvre. Il s'agit donc de **poursuivre et renforcer la communication auprès d'un large public** (information et mobilisation). La séquence 3 qui aboutira au choix des variantes se prête à une information et une implication large. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de déployer une campagne d'information au lancement de la séquence 3 et de développer des outils spécifiques (dépliant, vidéo d'animation). Il préconisent en outre de renforcer le recours aux médias (communiqué de presse) et aux réseaux sociaux (Réseaux de la DREAL et communication auprès d'acteurs qui pourraient relayer l'information dont les communes du territoire). Ils recommandent une mise à jour régulière du site Internet du projet, en veillant à son évolution pour intégrer les nouvelles productions de la concertation pour qu'il reste accessible à tous et pas uniquement à ceux et celles qui suivent la concertation continue.

Au-delà de ces modalités d'information, d'autres dispositifs devraient être mobilisés **pour impliquer un public plus large dans la concertation**. Les concertations préalables sur les projets industriels ont renforcé le constat d'une participation aux réunions publiques principalement du fait de parties prenantes (institutionnels, professionnels et associatifs) et la nécessité de **mettre en œuvre différents formats** pour garantir la participation de tous et toutes. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de tenir des permanences, en recommandant de privilégier des espaces qui permettent d'atteindre un large public, tel une médiathèque, un centre culturel ou la galerie marchande d'un supermarché. Des temps de concertation pourraient être **organisés auprès d'instances existantes** : un conseil municipal des jeunes (initié en 2022), dans un CIQ (Comité d'Intérêt de Quartier), dans un lycée, une mission locale ou encore une maison de l'emploi, comme cela a pu être fait à l'occasion du débat public.

